

Les approches susmentionnées sont énumérées selon un ordre général de progressivité d'une participation du gouvernement canadien. Dans les premières approches listées, c'est aux négociants qu'il appartient de trouver les réponses. Mais d'autres approches sont énumérées pour les cas où des gouvernements étrangers se montrent intransigeants et que le gouvernement canadien doive agir pour rétablir l'équilibre.

Le gouvernement canadien peut jouer un rôle multiforme qui peut aller de la médiation visant la recherche d'une solution mutuellement acceptable à l'application de mesures législatives ou défensives.

Il est également possible de choisir une **combinaison** de ces approches comme base d'une politique de transport maritime. L'adoption de plusieurs approches pourrait avoir l'avantage de permettre:

- un choix considérable d'approches, un bon degré de souplesse et une importante marge de manoeuvre, selon la situation à laquelle est confronté le Canada;
- une application graduelle et progressive de mesures qui nous laisserait le temps de mener des consultations et des études au Canada et dans d'autres pays.

La combinaison de ces approches donnerait un ensemble cohérent: d'abord, les objectifs canadiens sont établis; ensuite, s'il ne peut les réaliser **tous**, le Canada chercherait, en deuxième ou troisième recours, à en réaliser **une partie**. L'option d'une combinaison de plusieurs approches comme solution de rechange a donc une certaine valeur.

Chacune des six approches a ses points forts et ses points faibles. Chacune est différente aux plans des coûts potentiels et de la probabilité de **succès**.

Chacune mérite d'être pleinement décrite dans un document détaillé. Toutefois, dans l'intérêt de la concision et étant donné l'impossibilité pratique de produire une étude 'définitive' de la question, nous n'offrons ici qu'une description limitée des principales approches.

1. Statu Quo

L'actuelle politique de transport maritime du Canada est essentiellement la même depuis 1948, et se fonde sur la concurrence des forces du marché pour la prestation des services canadiens de transport océanique international. Par conséquent, le gouvernement suit essentiellement une politique non interventionniste comportant une réglementation minimale. Les sociétés confrontées à des problèmes ou à des différends en matière de transport doivent essentiellement trouver leurs propres solutions. Partout où la concurrence règne, la politique fonctionne bien et permet d'offrir des services de transport variés, économiques et efficaces. En fait, la politique a bien servi le pays dans la plupart des courants de trafic.

La faiblesse d'une telle politique apparaît lorsqu'un partenaire commercial a une philosophie économique différente et qu'il intervient sur le marché du transport maritime pour réaliser des objectifs nationaux. Les intérêts commerciaux dans un pays (comme le nôtre) qui n'a aucune tendance interventionniste deviennent entièrement assujettis aux politiques appliquées par le gouvernement du partenaire commercial. Les exigences d'un gouvernement qui favorise sa flotte nationale peuvent facilement mener à une situation de monopole anarchique. Tous les habituels abus économiques d'un monopole peuvent devenir réalité.